

# Rescate de inhabilitados, con el sello de la 4T

En 2014 la Contraloría General de la Ciudad de México inhabilitó a 33 funcionarios por las fallas en la construcción de la Línea 12 del Metro. Uno de ellos fue Juan Carlos Mercado Sánchez, quien contrató –pese a advertencias de riesgos– los trenes con rodada férrea. En principio fue inhabilitado 20 años y se le impuso una sanción por 2.5 millones de dólares. Tras una larga batalla legal, obtuvo la nulidad del proceso en su contra. Su antiguo jefe, Marcelo Ebrard, lo rescató y hoy trabaja en la Cancillería. Está justamente a cargo de adquisiciones, arrendamientos y licitaciones...

**NELDY SAN MARTÍN**

**E**n 2014 la Línea 12 del Metro tuvo que ser parcialmente cerrada durante un año y ocho meses por fallas en su construcción, pese a su elevado costo: 22 mil 500 millones de pesos. Ese año, la Contraloría General de la Ciudad de México dio a conocer los nombres de 33 servidores públicos que fueron sancionados con inhabilitaciones y multas por sus responsabilidades en las anomalías.

Han pasado siete años y la llamada Línea Dorada fue cerrada totalmente luego de que una estructura se colapsó y dos vagones se desplomaron, dejando 26 muertos y casi 80 heridos.

En medio de la tragedia, vuelven a la luz los nombres de los funcionarios inhabilitados en ese entonces, uno de ellos pieza clave para el contrato de trenes de rodada férrea, pese a las advertencias de riesgos, y que hoy trabaja con [Marcelo Ebrard](#) en la

Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE) manejando recursos públicos.

Se trata de Juan Carlos Mercado Sánchez, actual director general de Bienes Inmuebles y Recursos Materiales de la SRE, quien se desempeñó como subdirector general de Administración y Finanzas del STC Metro de 2009 a 2012, durante el gobierno capitalino de [Marcelo Ebrard](#) (2006-2012), cuando se presentaron diversas irregularidades en la renta de 30 trenes para la Línea 12 Tláhuac-Mixcoac, mediante un esquema de prestación de servicios a largo plazo (PPS).

Mercado Sánchez fue el encargado de la evaluación financiera del arrendamiento de los trenes mediante el esquema PPS que, según el contrato STC-CNCS-009/2010, costaron mil 588 millones 152 mil 500 dólares, comprometiendo recursos fiscales por 15 años. Dichos recursos fueron aprobados por el exsecretario de Finanzas Mario Delgado, quien hoy es diputado con licencia y



Fecha <b>09.05.2021</b>	Sección <b>Revista</b>	Página <b>18-20</b>
----------------------------	---------------------------	------------------------

presidente nacional de Morena.

El servidor público fue inhabilitado durante cinco años, hasta que se resolvió su impugnación, por presuntas irregularidades en el contrato de los trenes con la empresa española Construcciones y Auxiliar de Ferrocarril (CAF) y Provetrén, que fue constituida 42 días antes de la firma del convenio de prestación de servicios. La creación de Provetrén fue parte de la propuesta de CAF, como un vehículo financiero específico para la L12, en el que es propietario de 2% de las acciones.

En un principio, la sanción era por un total de 20 años para ocupar un cargo en la administración pública, y una multa de 2 millones 552 mil dólares, según declaró Hiram Almeida, excontralor del gobierno capitalino, en 2014. Sin embargo, en 2015 el Órgano Interno de Control del STC resolvió una sanción temporal de inhabilitación por 10 años al encontrar que era “administrativamente responsable”.

Mercado Sánchez promovió un juicio de nulidad contra la sanción, con el argumento de una “violación y prohibición de poder ejercitar una debida garantía de audiencia y defensa en la integración” de las averiguaciones previas. En 2015, la Segunda Sala Ordinaria del Tribunal de lo Contencioso Administrativo emitió una sentencia declarando la “nulidad lisa y llana” del acto impugnado, por considerar que la facultad sancionadora de la autoridad administrativa se encontraba “prescrita”.

La Contraloría Interna interpuso un recurso de apelación argumentando que la Sala Ordinaria realizó una indebida interpretación de la ley, pues la conducta imputada es continua ya que sus efectos se prolongan en el tiempo. Finalmente, en 2018 quedó anulada la sanción y su nombre salió de la lista de Servidores Públicos con Registro de Inhabilitación Vigente de la Contraloría General.

En entrevista, Mercado Sánchez defiende su actuación; dice que la L12 es una maravilla y reconoce que el contrato de los trenes se dio en un contexto de austeridad. Señala que si se percibe que el contrato terminó siendo caro es por un esquema de financiamiento a largo plazo que incluye todos los servicios, desde el taller de Tláhuac, el equipamiento, las refacciones y el mantenimiento durante 15 años.

“A mí me acusaban de que le hice una modificación al contrato. Una vez que terminamos la contratación se dictaminó que había algunos temas importantes que le faltaban al contrato. Como es un contra-

to de servicios y faltaban uno o dos servicios de aparatos importantes, se decidió incluirlos. A mí se me acusó de que yo le había cambiado el espíritu al contrato”, ironiza.

“El contrato está ahí y está funcionando. Creo que no está ahí lo que estamos buscando. Esta tragedia que sucedió, yo que participé en ese proyecto, quiero saber qué pasó y dónde cae esa responsabilidad”, añade.

### La sombra de las anomalías

Mercado Sánchez fue el encargado de presentar el análisis costo-beneficio de arrendar 30 trenes de rodadura férrea en lugar de trenes de rodadura neumática de caucho, como la mayoría de los trenes del sistema, que en ese momento eran 322, de acuerdo con un documento al que tuvo acceso la reportera.

En ese análisis, el funcionario de la Cancillería señaló que dicha decisión se tomó con base en un dictamen técnico de la comisión interna encargada de evaluar la tecnología del material rodante más adecuada, que determinó que sería “más conveniente económicamente para operar la nueva Línea 12”.

Lo anterior, pese a que en 2007 el entonces director general del Metro, Francisco Bojórquez, sugirió a Ebrard emplear trenes de rodadura neumática “por la alta seguridad que ofrece, dada la barra guía y la rueda de material hule de rodamiento” y alertó que si se descuidaba el mantenimiento en los trenes férreos “se podrían originar accidentes muy lamentables. Afortunadamente no los hemos padecido en el Distrito Federal, por el tipo de rodadura”.

Pero el exsubdirector de Finanzas del STC abogó por el uso de trenes de rodadura metálica. En entrevista, Mercado Sánchez dice que él siguió las instrucciones de un comité técnico, que él se encargó de la parte financiera, reconoce que en ese sentido tuvo que ver el tema económico, pero que sobre todo fue una decisión de obsolescencia tecnológica, pues los trenes neumáticos se utilizan en muy pocos metros en el mundo.

“Hay una parte técnica, el anexo técnico de los trenes; habría que revisarlo. La interacción de los trenes con la vía, también son cosas técnicas”, dice.

La empresa internacional contratada por las autoridades capitalinas en 2014 para realizar el diagnóstico de la L12, Systra, manifestó en su reporte que durante las visitas que hizo a los talleres de mantenimiento de los trenes se percató de “una de-

gradación anormal de las ruedas que puede conducir a un riesgo de seguridad”, e incluso notó la incompatibilidad entre el sistema de vía férrea, el de un Metro, y el material rodante de un tren suburbano.

En su argumentación, el servidor público, “responsable de la evaluación financiera” de los trenes, señaló que la inversión inicial necesaria para el lote de trenes sería de 7 mil 365 millones de pesos y los costos de mantenimiento preventivo serían de 2 mil 60 millones de pesos a lo largo de 22 años. Sin embargo, terminará siendo de unos 25 mil millones de pesos de 2010 a 2026, debido a que el contrato fue firmado en dólares.

Tanto Mercado como Bojórquez firmaron el contrato de prestación de servicios de los 30 trenes, los contratos modificatorios subsecuentes, y el contrato para la creación de un fideicomiso para garantizar el pago de los servicios, que fue suscrito un año después de que se firmó el contrato.

Un estudio del Metro sobre el contrato señala que la firma del mismo se dio cinco meses después de la adjudicación, violentando la Ley de Adquisiciones, que estipula que se debe realizar en los 15 días posteriores.

Mientras se definía su inhabilitación, Mercado Sánchez tuvo que dejar su empleo como coordinador de Servicios Generales en la Policía Federal (2013-2014) para trabajar fuera del servicio público durante cinco años, y hasta su contratación en la Cancillería laboró como director de Recursos Humanos de la librería El Sótano, de acuerdo con información de la SRE.

Como director general de Bienes Inmuebles y Recursos Materiales de la Cancillería, el funcionario percibe un sueldo bruto de 136 mil 745 pesos mensuales, esto es 95 mil pesos netos al mes, según la página de Nómina Transparente. El funcionario no ha presentado su declaración patrimonial y de intereses, según una revisión en el portal Declaranet de la Secretaría de la Función Pública.

De acuerdo con sus funciones, que se encuentran desarrolladas en el artículo 34 del reglamento interno de la SRE, Mercado Sánchez tiene, entre otras, a su cargo las adquisiciones, arrendamientos y servicios de bienes muebles e inmuebles, obras públicas y servicios relacionados con la Secretaría; así como conducir los procesos de licitaciones públicas, de invitaciones a cuando menos tres personas y de adjudicaciones directas y efectuar actos jurídicos y administrativos inherentes a

Fecha <b>09.05.2021</b>	Sección <b>Revista</b>	Página <b>18-20</b>
----------------------------	---------------------------	------------------------

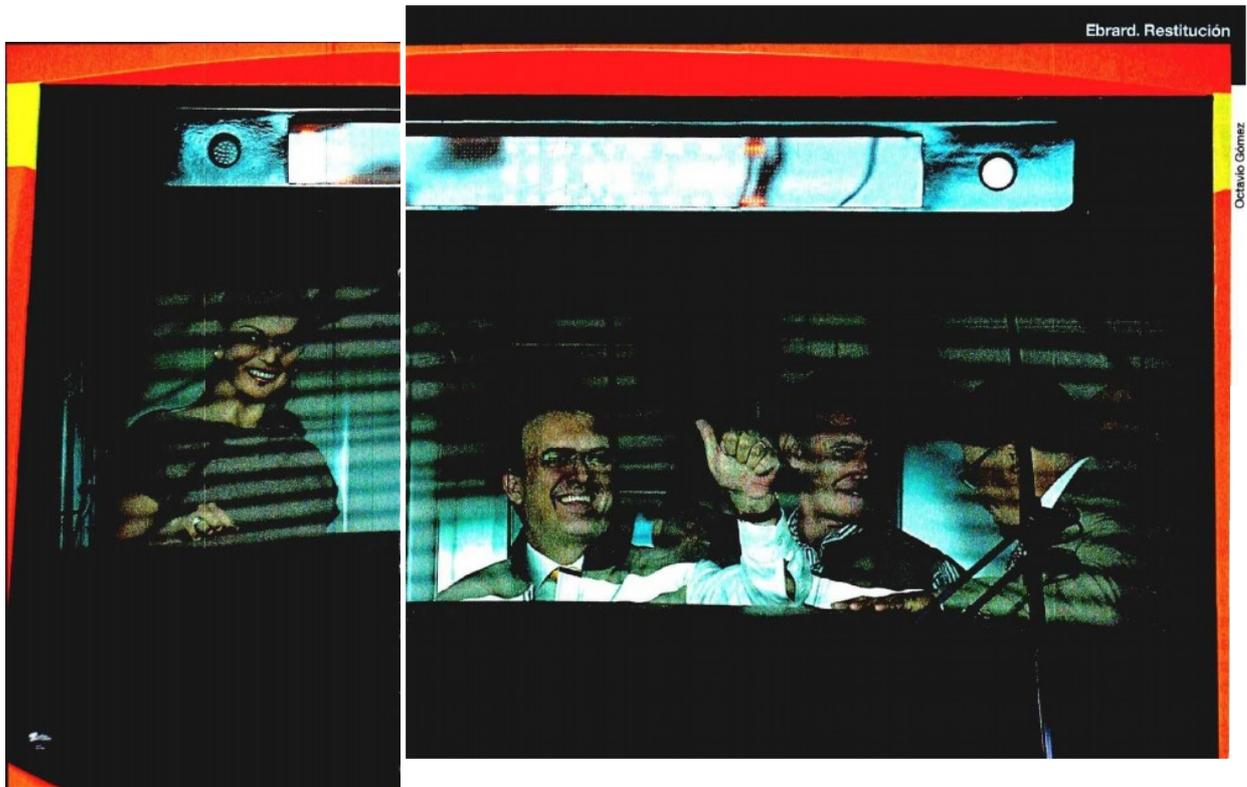
contratos, convenios y pedidos.

De los 33 funcionarios públicos que fueron inhabilitados en 2014, actualmente sólo 10 aparecen en la base de datos de los Servidores Públicos con Registro de Inhabilitación Vigente de la Contraloría General de la Ciudad de México.

Esto debido a que las 23 inhabilitaciones restantes tienen pendiente por resolverse sus medios de impugnación o ya se declaró su nulidad, como es el caso de Reyna María Basilio Ortiz, quien es titular de la Unidad de Administración y Finanzas de la Secretaría de Bienestar y antes fue direc-

tora de Procura, la subsidiaria de compras de Pemex en la actual administración.

Su inhabilitación fue por 15 años y le fue impuesta una sanción económica por 478 millones 63 mil 757 pesos, como directora de Administración de Contratos en el STC Metro, durante la construcción de la L12. Sin embargo, también inició un juicio de nulidad contra la resolución emitida por la Dirección de Responsabilidades y Sanciones de la Contraloría General del entonces Distrito Federal. La Tercera Sala Ordinaria del Tribunal determinó conceder la nulidad de la resolución. ●



Fecha <b>09.05.2021</b>	Sección <b>Revista</b>	Página <b>18-20</b>
----------------------------	---------------------------	------------------------

